

Miért marad le a villamosról naponta 138 000 utas

Ezekben a kánikulai napokban még nehezebben viseljük el a villamosok zsúfoltságát, mint egyébként. A hangulat a kocsikban is túlfűtöttebb, az emberek ingerlékenyebbek. És a körülmények kedvezőtlen összecsúszása folytán éppen most, illetve már körülbelül másfél hónapja folyamatosan, pesti kiszólás szerint **«állandó jelleggel»** harminc darab UV-kocsi áll. (Ilyen korszerű villamosok járnak a Nagykörúton, valamint a 47-es, a 49-es vonalon.) Naponta tízenkét forduló számolva, ez a harminc villamos majdnem 47 000 embert tudna szállítani, ha útközben nem cserélődne a forgalom. De mivel egy-egy fordulóban, egy-egy útvonalon **minimálisan háromszor cserélődnek a le- és felszállók**, az utasszám a valóságban legalább 138 000-re emelkedik. Ennyi utas marad le tehát pillanatnyilag a villamosról, illetve dehogy marad le, 138 000 ember még szorosabban zsúfolódik hozzá az amúgy is szorongó embertömeghez.

Javult az együttműködés

Miért áll a harminc villamos? A Fővárosi Villamosvasútnál úgy értesültünk, hogy húsz darab belső motorkábel hiány miatt, tíz új kocsi pedig a garanciális javítások miatt. Mind a két válasz felveti a kérdést: **javult-e az FVV és az ipar kooperációja?** Erről a problémáról beszélgettünk hosszasan az FVV főmérnökével, **Gintl Józseffel**, majd a KGM Erősáramú Berendezési Igazgatóságának vezetőivel.

Gintl főmérnök szerint az együttműködés javult. Tárgyalások folynak, megvan az igyekezet, és ha az érintett gyárak kapacitáshiányra és sürgős exportkötelezettségükre is hivatkoznak, ha nem tudják a megrendelt alkatrészeket, berendezéseket, motorokat leszállítani — jegyzőkönyvi megállapodások is születtek éppen ezekben a napokban, amelyek szerint **rendeződik az évek óta húzódozó probléma.**

Alkatrész helyett kötbér

Ha azonban a **Kábel- és Műanyaggyár** csak szeptember végén, tehát az év harmadik negyedének utolsó napjaiban szállítja le a most — a harmadik és negyedik negyedévre egyenletes leszállításra — ígért 80 kilométer villamoskábelt, 35 tonna dinamóhuzalt, 10 tonna zornánchuzalt, akkor ez a 20 villamoskocsi még novemberig állni fog. A Bláthy Ottó Villamosgépgyárral is olyan megállapodás született most, hogy húsz motordinamót és húsz darab TA 1-18-as motort egyenletes ütemben leszállít az év végéig, illetve 1964. első negyedében. A tél beállta előtt tehát ezekből a motorokból és

dinamókból nem sok kerülhet a villamoskocsikba...

Az FVV főmérnöke minden látható igyekezet ellenére is kicsit pesszimista. Azt mondja: A Bláthy Ottó Villamosgépgyár eddig sem szállította le — persze elfogadható fontos okok miatt — a megrendelt tételeket. **A kötbért ugyan kifizette, de ettől még nem mennek a villamosok.** A Klement Gottwald Villamosügyi Gyárral is létrejött olyan jegyzőkönyvi megállapodás, hogy az újabb és a régről elhúzódozott megrendeléseket teljesítik. Összesen 350 tételt, különféle elektromos berendezéseket, alkatrészeket, amelyek a többi között az önműködő ajtókat csukják, nyitják, határidőre leszállítanak.

A KGM Erősáramú Berendezési Igazgatósága szerint: az FVV és az ipar közötti együttműködés kiváló és ha az FVV megrendelt valamit, meg is kapta, ha nem is éppen egyenletesen. De időben kell rendelkezni.

Az FVV szerint ezeknek a megrendeléseknek a nagy részét például a Klement Gottwald Gyárnak sem mostanában adták fel, az elmúlt tél tapasztalatai alapján, hanem már 1960 óta húzódnak a szállítások. A jellemző az volt, hogy sorozatosan nem határidőre szállítottak. Ezért kicsit pesszimisták most is. Az utazóközönség viszont a közlekedési vállalatot szidja, ha a villamosok elakadnak útközben, valamilyen hiba miatt, ha kevesebb villamos jár, ha a villamosok ajtajai nem működnek. Már vicclap témának is elcsépelet, hogy működik-e vagy nem működik az önműködő ajtó. A közönséget ezek az apró »hétköznapi bosszúságok« bosszantják. **Allandó vita tárgya: miért nincs a villamoskocsikhoz tartalékalkatrész, tartalékberendezés. Ha valami elromlik egy kocsi, egyszerű cserére nincs lehetőség. Tehát gyorsan nem is lehet újra üzembeállítani a kocsit. A garanciális javítások azért húzódnak sokáig, mert a gyáraknak: a Klement Gottwaldnak, a Ganz-MÁVAG-nak — amelyek a javításokat végzik — sincs tartalékberendezése és alkatrésze. A vizsgálat szerint jelenleg a tíz villamoskocsi azonban nem alkatrész és berendezés hiánya miatt áll a kocsiszínekben, hanem a gyártás közbeni hegesztési hibák miatt.**

Most azonban ettől a tíz kocsinak a garanciális javításától és a másik húsz kocsinak a javításától függetlenül felvetődik a közlekedési vállalatokat érintő központosított alkatrészellátás és a tartalékra való termelés szükségessége. Olyan üzemet kellene a KGM-nek kijelölnie, amely kizárólag alkatrészeket állítana elő. Meg kellene vizsgálni azt is,

mennyire lenne célszerű a közlekedési vállalatok részére egy készletező vállalat létesítése.

Csákváry Margit

Budapestre vonatkozó újságcikkek			
Szerző:	Csákváry Margit		
Cím:	Miért marad le a villamosról naponta 138.000 utas		
Forrás:	Magyar Nemzet		
(Hely)	1963. júl. 5.		
(Idő)			
(Köt. v. fiz.)			
(Oldal)			
Tárgy	OSZTÁLYOZÁS		
Hely	385.85		
Idő	"1963"		
Személy			
Helyszám			